

Krzysztof Ruciński

Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego
SPATIUM

ul. Rewolucji 1905 r. nr 39, 90-214 Łódź

e-mail: rucinskikr@gmail.com

Wpływ budowy kolejowego tunelu średnicowego w Łodzi na system transportowy w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

Streszczenie:

Tunel średnicowy w Łodzi to jedna z największych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w III RP. To projekt, który ma szansę rozwiązać część problemów związanych z mobilnością w aglomeracji łódzkiej i trwale zmienić oblicze kolei w Łodzi i regionie. Inwestycje infrastrukturalne nie będą jednak w stanie dostatecznie poprawić jakości oferowanych usług, jeśli nie zostaną uzupełnione przez efektywne rozwiązania sprzyjające integracji transportu w obszarze metropolitalnym.

Celem pracy jest omówienie charakteru zmian w systemie transportowym Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, które zostaną wywołane przez otwarcie tunelu średnicowego w Łodzi. Opisano, w jaki sposób nowa inwestycja zmieni dostępność śródmieścia Łodzi dla mieszkańców peryferyjnych miejscowości metropolii. Zaproponowano także szereg niezbędnych działań komplementarnych do budowy tunelu, których celem jest budowa zintegrowanego aglomeracyjnego systemu transportowego w oparciu o nową linię średnicową, ze szczególnym uwzględnieniem roli poszczególnych instytucji.

W artykule dokonano ponadto przeglądu koncepcji teoretycznych i dobrych praktyk w celu określenia pożądanych kierunków rozwoju transportu zbiorowego w ŁOM. Opracowanie stanowi także próbę zwrócenia uwagi na problem nieelastycznego podziału kompetencji i wynikających z tego barier integracji transportu zbiorowego w skali całego obszaru metropolitalnego.

Słowa kluczowe:

kolej aglomeracyjna, Łódzki Obszar Metropolitalny, tunel średnicowy

1. Wprowadzenie

Układ przestrzenny i komunikacyjny w aglomeracji łódzkiej ulega ciągłym przemianom, a ich dynamika nasiliła się istotnie w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Choć liczba mieszkańców Łodzi spadła^[1] z 854 tys. w roku 1988 do 690 tys. w roku 2018, następuje wzrost ich mobilności, co w znacznym stopniu stanowi następstwo rozlewania się miasta. Obecnie prawie 1/3 mieszkańców^[2] zamieszkujących łódzki obszar funkcjonalny to mieszkańcy innych miejscowości niż Łódź. Przy relatywnym wzroście udziału mieszkańców okolic i przedmieść Łodzi względem jej strefy wielkomiejskiej, znaczna część miejsc pracy i większość najważniejszych usług wciąż pozostaje zlokalizowana w tym obszarze. Tym samym decyzje komunikacyjne, które mają wpływ na jakość życia w centrum Łodzi i powodzenie jej rewitalizacji nie są podejmowane wyłącznie w Łodzi, ale także w Zgierzu, Pabianicach, Ksawerowie, Chociszewie, Glinniku czy Koluszkach. Zjawisko to prowadzi do konieczności analizowania sprawności i efektywności funkcjonowania systemu komunikacyjnego nie w skali pojedynczego miasta, ale całego obszaru funkcjonalnego. W przypadku Łodzi i jej obszaru metropolitalnego okazją na zintegrowanie systemów transportowych może być planowana budowa i uruchomienie kolejowego tunelu średnicowego. Jednakże warunkiem efektywnej integracji, poza wysokimi nakładami inwestycyjnymi, jest określenie wzajemnych relacji pomiędzy organizatorami transportu, podmiotami finansującymi funkcjonowanie połączeń i infrastrukturę oraz przewoźnikami. Z tego względu celem artykułu jest zaprezentowanie kontekstu inwestycji w kolejową linię średnicową w Łodzi i korzyści oraz rozwiązań prowadzących do realnego wykorzystania planowanego kolejowego tunelu średnicowego jako instrumentu, który może doprowadzić do integracji systemu transportowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

2. Zintegrowane systemy transportowe na obszarach metropolitalnych – pojęcie, istota, narzędzia skutecznej koordynacji

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) definiuje metropolie (wraz z obszarami funkcjonalnymi) jako ośrodki, które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie krajowym, mają duży potencjał gospodarczy, oferują szereg usług wyższego rzędu i pełnią funkcje symboliczne. Za sprawą obecności szkolnictwa wyższego i obecności jednostek naukowych występują w nich duże możliwości edukacyjne i badawczo-rozwojowe. Metropolie mają zdolność do utrzymywania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z innymi

ośrodkami wyższego rzędu. KPZK określa także, że metropolie cechują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową [MRR, 2012a, s.190]. Jednakże za jeden z najistotniejszych warunków wzmacniania konkurencyjności takich obszarów jest zapewnienie ich wewnętrznej spójności, w tym także spójności w zakresie funkcjonowania komunikacji. Konieczność tworzenia atrakcyjnych, zintegrowanych systemów transportowych w metropoliach wynika z polityki dążenia do zrównoważonej mobilności^[3], czyli takiego planowania i realizowania potrzeb transportowych, które z jednej strony poprawią dostępność do infrastruktury i środków transportu, wskazując na społeczne zyski i uatrakcyjnienie miejskiego stylu życia, a z drugiej przyczynia się do sprawniejszej realizacji priorytetowych zadań przy wykorzystywaniu ekologicznych środków transportu oraz do rozwoju regionów.

Według O. Wyszomirskiego zintegrowane systemy mobilności na obszarach metropolitalnych to powiązania, które^[4]:

1. Stanowią sieci transportu miejskiego, lokalnego i ponadlokalnego.
2. Umożliwiają przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego i ze środków transportu indywidualnego na transport zbiorowy.
3. Oferują usługę dostępną dla wszystkich pasażerów, biorąc pod uwagę dostępność przestrzenną (czasową), cenową, oraz techniczno-technologiczną.
4. Są atrakcyjne i skłaniają do częstego korzystania również posiadaczy samochodów osobowych.

Systemy zintegrowane mają zapewniać atrakcyjny łańcuch usług w relacji „od drzwi do drzwi”, a także integrację różnych środków transportu zbiorowego i indywidualnego. Istotnym elementem takich systemów jest także integrowanie polityki transportowej z innymi politykami dotyczącymi planowania przestrzennego, inwestycji infrastrukturalnych czy stanowienia cen. Integracja środków transportu nie może być celem samym w sobie i powinna prowadzić do wymiernych korzyści dla zaangażowanych stron. Do najistotniejszych oczekiwanych rezultatów integracji należą: skrócenie czasu podróży, poprawa częstotliwości, punktualności, dostępności, bezpieczeństwa czy niezawodności. Za podstawowe cele integracji transportu miejskiego można także uznać zaoferowanie wyższej jakości usług niż w sytuacji dezintegracji transportu zbiorowego, podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego, racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego i współdziałanie transportu miejskiego w rozwoju miast. Integracja transportu zbiorowego w obszarach metropolitalnych oznacza konieczność

koordynacji zarówno decyzji o charakterze kluczowym dla systemu, jak i codziennego zarządzania. Wynikiem współpracy jednostek odpowiadających za organizację transportu w metropolii powinien być system, który charakteryzuje się jednym systemem taryfowo-biletowym, koordynacją rozkładów jazdy i układów linii, wspólnymi standardami technicznymi, zintegrowanym systemem informacji i zarządzania ruchem, jak również spójną infrastrukturą umożliwiającą łączenie podróży realizowanych transportem zbiorowym, indywidualnym (np. parkingi P+R, B+R, K+R) i współdzielonym (stacje roweru publicznego lub usług typu car-sharing w ramach węzłów przesiadkowych) czy wykorzystanie przystanków, pętli, miejsc postojowych, itp.

3. Rola transportu szynowego w łódzkim obszarze metropolitalnym na przestrzeni lat

Transport kolejowy zaczął funkcjonować na terenie dzisiejszego województwa łódzkiego w połowie XIX wieku. W latach 1845-1846 oddano do użytku Kolej Warszawsko-Wiedeńską przebiegającą przez Koluszki, a w latach 1845-1862 Kolej Warszawsko-Bydgoską (obie o rozstawie szyn 1435 mm). Od tego czasu kolej była jednym z kluczowych czynników rozwoju miast na obszarze dzisiejszego woj. łódzkiego, jednak obie linie omijały ośrodek łódzki. Zniesienie barier celnych w handlu z Rosją w 1853 r. doprowadziło do dynamicznego rozwoju przemysłu włókienniczego, co doprowadziło do otwarcia w 1865 r. linii kolejowej łączącej Koluszki z Łodzią. W 1902 r. uruchomiono Kolej Warszawsko-Kaliską (o rozstawie 1524 mm), która miała duże znaczenie dla wielu ośrodków łódzkiego Obszaru Metropolitalnego – m.in. Zgierza, Pabianic, Strykowa i Głowna. Charakterystyka przebiegu linii (poza centrami miast) zmusiła te miasta do rozwoju w kierunku kolei. Rozwój sieci transportu zbiorowego, w którego skład w tym czasie wchodziły także Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, nie zawsze jednak nadążał za dynamiczną i chaotyczną urbanizacją aglomeracji. W 1903 r. połączono Kolej Warszawsko-Wiedeńską z Koleją Warszawsko-Kaliską, a linia kolejowa stała się południową granicą miasta. Odmienny rozstaw szyn wymagał jednak przeładunku towarów na stacji Łódź Kaliska. W 1926 r. oddano do użytku jednotorową linię łączącą stację Łódź Widzew ze Zgierzem i Kutnem. W ten sposób domknięto Łódzki Węzeł Kolejowy od północy, ponownie jednak daleko od ścisłej zabudowy. W latach 1930-1933 realizowano ostatnią kluczową dla regionu łódzkiego inwestycję – Magistralę Węglową łączącą Śląsk z nadmorskimi portami, która omijała ośrodek łódzki. Choć Łódź liczyła w 1939 r.

672 tys. mieszkańców, nie przebiegała przez jej obszar żadna linia o charakterze magistralnym, a w strukturze węzła kolejowego brakowało głównej stacji kolejowej obsługującej Łódź. Przebieg linii kolejowych do dziś jest w znacznej mierze pokłosiem doktryny obronnej Cesarstwa Rosyjskiego, które dążyło do ograniczenia sieci linii kolejowych na zachód od Wisły, co miało utrudnić ataki wojsk^[5]. Ponadto transport pasażerski miał w aglomeracji łódzkiej od początku mniejsze znaczenie niż transport towarowy. Dworce były położone peryferyjnie i słabo wyposażone. Najbardziej centralnie położony dworzec w Łodzi, Łódź Fabryczna, nie doczekał się reprezentacyjnego budynku i zadaszenia wszystkich peronów aż do zamknięcia w 2011 r. Ważną funkcję w transporcie pasażerów w obrębie aglomeracji łódzkiej przez wiele lat pełniły tramwaje podmiejskie. Tramwaje łączyły Łódź ze Zgierzem, Ozorkowem, Rudą Pabianicką, Konstantynowem, Rzgowem, Tuszyń, Kruszowem i Lutomińskiem. Rola tramwajów podmiejski zaczęła jednak stopniowo słabnąć. Połączenie z Tuszyń zlikwidowano w 1978, z Aleksandrowem Łódzkim w 1991, ze Rzgowem w 1993. W latach 2016-2018, ze względu na stan techniczny torowisk i sieci trakcyjnych zawieszane były połączenia do Lutomińska, Pabianic, Zgierza i Ozorkowa^[6]. Choć przerwy w ruchu, według zapowiedzi samorządowców, miały jedynie charakter tymczasowy, tylko Pabianice i Zgierz w 2018 r. podejmowały realne kroki na rzecz gruntownego remontu linii tramwajowych i mają możliwości finansowe utrzymania linii w dłuższej perspektywie czasowej^[7]. Ze względu na nieatrakcyjne czasy przejazdu tramwajów podmiejskich, kolej stopniowo zaczęła przejmować pasażerów łódzkiego transportu zbiorowego w obrębie aglomeracji. Peryferyjne położenie stacji w połączeniu z brakiem dostatecznej oferty dowozowej do przystanków kolejowych (szczególnie poza Łodzią) sprawia jednak, że proces ten jest istotnie ograniczony. Na tle innych dużych aglomeracji w Polsce mieszkańcy aglomeracji łódzkiej i województwa łódzkiego rzadko korzystają z kolei^[8]. Nawet zsumowana dzienna wymiana pasażerska na stacji Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna (13 500) plasuje Łódź i jej obszar metropolitalny za innymi ośrodkami podobnej wielkości.

Tabela 2. Dobowa wymiana pasażerska na wybranych stacjach kolejowych w 2017 r.

| LP | nazwa stacji | dzienna wymiana pasażerska [liczba osób] | liczba mieszkańców miasta [2018] |
|----|----------------|---|-------------------------------------|
| 2 | Poznań Główny | 53 000 | 539 545 |
| 3 | Wrocław Główny | 52 000 | 638 586 |
| 5 | Kraków Główny | 43 900 | 767 348 |
| 8 | Katowice | 32 700 | 296 262 |

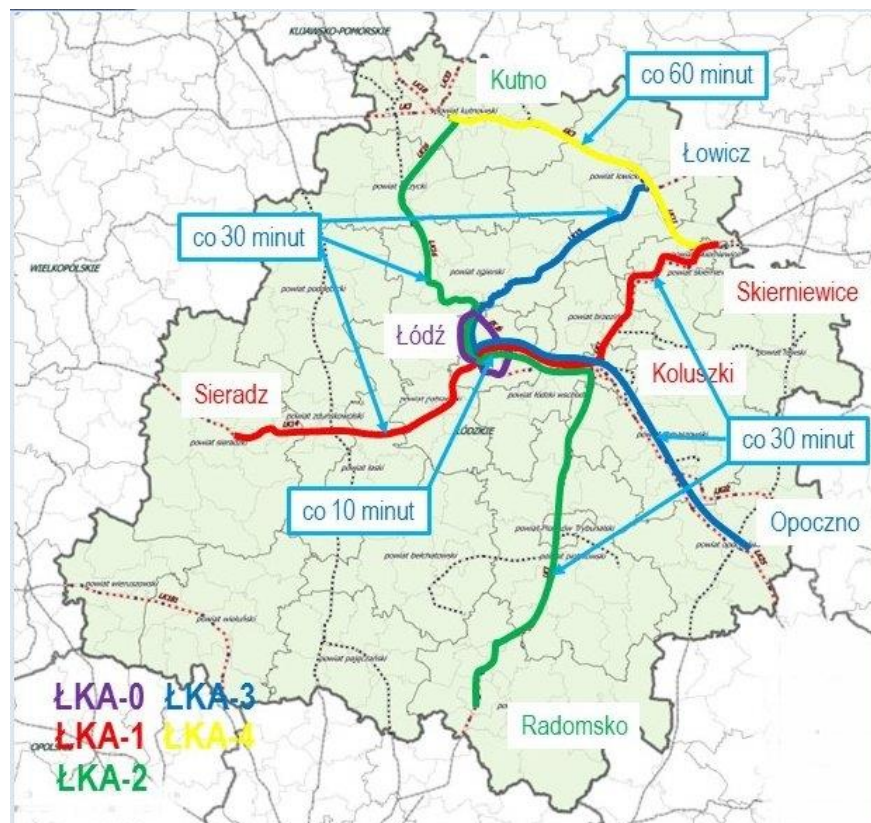
| | | | |
|-----------|-----------------------|--------------|----------------|
| 9 | Gdynia Główna | 30 800 | 246 306 |
| 10 | Gdańsk Główny | 28 100 | 464 254 |
| 14 | Szczecin Główny | 13 100 | 403 883 |
| 15 | Bydgoszcz Główna | 11 400 | 352 313 |
| 19 | Gliwice | 10 100 | 181 309 |
| 20 | Częstochowa | 10 000 | 224 376 |
| 21 | Opole Główne | 9 700 | 128 140 |
| 29 | Olsztyn Główny | 7 600 | 173 070 |
| 30 | Łódź Fabryczna | 7 400 | 690 422 |
| 32 | Tczew | 7 000 | 60 257 |
| 33 | Rzeszów Główny | 7 000 | 189 662 |
| 34 | Słupsk | 6 700 | 91 465 |
| 35 | Tarnów | 6 700 | 109 650 |
| 36 | Siedlce | 6 500 | 77 653 |
| 37 | Legnica | 6 500 | 100 324 |
| 38 | Białystok | 6 200 | 297 288 |
| 40 | Łódź Kaliska | 6 100 | 690 422 |

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

4. Rola tunelu średnicowego w systemie transportowym Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

W odpowiedzi na bariery wynikające z charakterystyki Łódzkiego Węzła Kolejowego na początku XXI w. zdecydowano o budowie linii średnicowej z głównym węzłem przesiadkowym w centrum aglomeracji. Po wielu latach prac studialnych i budowlanych w grudniu 2016 r. otwarto nowy, wielopoziomowy dworzec Łódź Fabryczna wraz z węzłem multimodalnym i pierwszy fragment łódzkiego tunelu średnicowego pomiędzy przystankiem Łódź Niciarniana i stacją Łódź Fabryczna. W grudniu 2017 r. PKP PLK podpisało umowę na realizację projektu „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), Etap II, Odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”. Najpóźniej^[9] 24 miesiące (czyli do końca 2019 r.) od podpisania umowy ma rozpocząć się drążenie tunelu. Przebieg, liczba przystanków i przepustowość tunelu średnicowego od początku była obiektem sporów ekspertów, przedstawicieli władz i organizacji pozarządowych. Początkowo PKP PLK planowało^[10] budowę tunelu, który pomija aglomeracyjny aspekt wykorzystania kolei w Łodzi (brak kluczowego przystanku węzłowego pod skrzyżowaniem ul. Zielonej i al. Kościuszki skupiającego znaczne potoki pasażerów w aglomeracji). Równoległe do inwestycji w tunel średnicowy w obrębie Łódzkiego Węzła Kolejowego

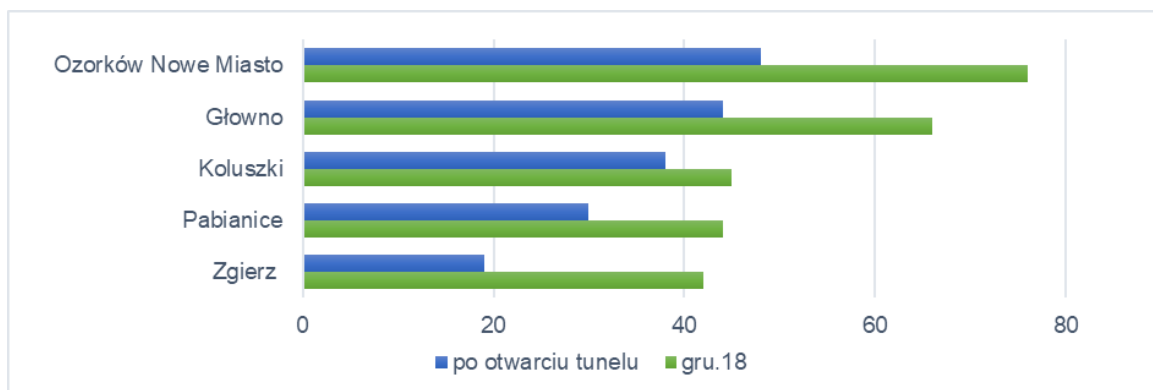
modernizowane są istniejące dworce i przystanki, a także planowana jest budowa nowych^[11]. Pomimo istotnych inwestycji wydaje się, że aktualnie realizowany zakres przebudowy łódzkiego węzła kolejowego nadal nie stworzy podwalin pod zastosowanie kolei jako środka transportu miejskiego w obrębie samej Łodzi, a raczej usprawni jego regionalny wymiar. Wskazuje na to choćby odległość między przystankami. Przykładowo, odległość między podziemną stacją Łódź Manufaktura a stacją Łódź Kaliska wyniesie ok. 5km, mimo, że pomiędzy nimi znajdują się dogodne miejsca do stworzenia węzłów przesiadkowych o dużym znaczeniu dla transportu w Łodzi. Ponadto prognozowany^[12] takt pociągów ŁKA w godzinach szczytu (10 minut) może być trudny do pogodzenia z potencjalnie zwiększonym ruchem pociągów dalekobieżnych i dalszych regionalnych. Jak pisał^[13] w 2011 r. dr hab. inż. Jacek Wesołowski „W doborze układu torów i dopuszczeniu ruchu mieszanego pociągów dalekobieżnych i lokalnych na torach lokalnych linii średnicowej leży poważne ograniczenie możliwości ukształtowania kolei aglomeracyjnej jako wydajnego środka transportu w aglomeracji”.



Rysunek 7. Projektowana siatka połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej po otwarciu tunelu średnicowego w Łodzi wraz z częstotliwościami

Źródło: Materiały prasowe Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Najbardziej wyraźną korzyścią dla mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego będzie bezpośredni dostęp do znacznych obszarów centrum Łodzi bez konieczności przesiadki na tramwaj. Szacowane czasy przejazdu przedstawia tabela:



Rysunek 8. Przybliżony czas dojazdu transportem publicznym ze stacji kolejowych ośrodków ŁOM do śródmieścia Łodzi (Piotrkowska 72) w godzinach porannego szczytu (min)

Źródło: opracowanie własne na podstawie jakdojade.pl i informacji prasowych ŁKA

Grono odbiorców tych korzyści będzie tym większe, im łatwiejszy okaże się dostęp do stacji i przystanków kolejowych. Brakuje jednak dokumentu, który w kompleksowy sposób wskazuje działania, jakie należy podjąć i który w pełni opisuje rolę kolei i oraz tunelu średnicowego w systemie transportowym łódzkiego obszaru metropolitalnego. Rozbicie kompetencji pomiędzy samorząd województwa (organizator transportu kolejowego), władze miast (lokalny transport zbiorowy i polityka przestrzenna) i PKP PLK sprawia, że na każdym poziomie istnieją strategie, które nie zawsze się uzupełniają. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego określa jako cel: „*rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego poprzez budowę ŁKA, zakup nowoczesnego taboru kolejowego, wsparcie pełnej integracji systemów, w tym realizacji węzłów multimodalnych, ze szczególnym uwzględnieniem węzła przy dworcu Łódź Fabryczna oraz systemów Park&Ride i Bike&Ride*”. Informacje na temat przyszłości kolei w ŁOM można także odszukać w ograniczonym stopniu w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa łódzkiego”, jednak jest to dokument o zasięgu regionalnym, który nie precyzuje dostatecznie działań w ŁOM. Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i jego strategia rozwoju określa, że czynnikiem przyspieszającym metropolizację będzie budowa zintegrowanego systemu transportowego ŁOM. Jednym z działań priorytetowych strategii jest „kompleksowy program integracji transportu ŁOM”, jednak proponowane działania są przede wszystkim związane z możliwością finansowania

doraźnych potrzeb inwestycyjnych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, a nie budowy nowej jakości zarządzania transportem w metropolii. Zarząd Dróg i Transportu, Biuro Strategii Miasta i Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi co prawda biorą kolej pod uwagę w swoich opracowaniach, jednak nie traktują jej jako integralnej części składowej transportu zbiorowego w Łodzi, kierując się sztywnym ustawowym podziałem. Jednak aby kolej mogła przejąć większą część potoków obsługiwanych dziś przez komunikację miejską bądź transport indywidualny, konieczne jest znacznie większe włączenie się Łodzi w tworzenie sprzyjających temu warunków. Należy oczekiwać, że po rozpoczęciu inwestycji w 2019r., miasto ponownie przyjrzy się swoim strategiom transportowym i zintensyfikuje dialog z innymi jednostkami, jednak w świetle choćby planowanych^[14] przez PKP PLK prac na linii kolejowej nr 15 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz czy prac na LK nr 14 w kierunku Pabianic, na proponowanie wielu zmian może być wtedy zbyt późno. Jeśli jednak docelowym kierunkiem rozwoju transportu w ŁOM jest jego maksymalna integracja, wszyscy organizatorzy transportu, właściciele infrastruktury i przewoźnicy muszą stać się częścią jednego systemu, także w zakresie zarządzania. W obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (a nawet na większym obszarze) można zaobserwować dobre praktyki współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego. Jednym z największych osiągnięć współdziałania jest Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA). Odmienna specyfika finansowania lokalnego transportu zbiorowego i transportu kolejowego, związana między innymi z kwestią odmiennych ulg ustawowych, sprawia jednak, że istnieją poważne bariery w dalszym ujednoceniu taryfy. W świetle polskich przepisów za organizację transportu na poziomie obszaru funkcjonalnego (o ile nie ma powołanego formalnego związku metropolitalnego) odpowiedzialne są samorządy gminne wchodzące w skład danego obszaru (lokalny transport zbiorowy), jak i samorząd województwa (przewozy kolejowe). W ograniczonym zakresie, także powiaty mogą wspomagać tworzenie systemu transportowego w ŁOM. Na poziomie operacyjnym, istotnymi podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie systemów transportowych są jednak przedsiębiorstwa transportu zbiorowego (obsługujące połączenia na różnych szczeblach i w różnych jednostkach terytorialnych), organizatorzy transportu, przedsiębiorstwa świadczące usługi uzupełniające, oraz użytkownicy systemów transportowych. Współpraca podmiotów oferujących usługi transportu zbiorowego polega na łączeniu ich zasobów i działań w celu wspólnej realizacji analogicznych funkcji, co często wiąże się z koniecznością rezygnacji

z części zatrudnienia czy dokonywania ustępstw na rzecz innych jednostek^[15]. W celu pełnego zaspokojenia potrzeb pasażerów, integracją należy jednak objąć wszystkie obszary wspomniane na początku pracy, co wiąże się z przełamaniem następujących barier^[4]:

1. Formalno-prawnej (wynikającej ze zróżnicowania przepisów regulujących działalność w różnych rodzajach transportu),
2. Ekonomiczno-finansowej (wynikającej z odmienności i specyfiki finansowania poszczególnych systemów transportu publicznego),
3. Polityczno-społecznej (wynikającej z niechęci władz samorządowych do współpracy, przedsiębiorstw transportu zbiorowego do restrukturyzacji oraz społeczeństwa do zmian).

5. Dobre praktyki w zakresie organizacji transportu metropolitalnego – wnioski dla Łodzi

Biorąc pod uwagę rozwiązania stosowane w innych europejskich ośrodkach, warto rozważyć powołanie metropolitalnego organizatora transportu, który skupi w sobie większe kompetencje. Wiele dobrych praktyk w zakresie organizacji transportu na obszarach metropolitalnych można znaleźć w Niemczech, gdzie na sukces kolei w transporcie aglomeracyjnym złożyły się przede wszystkim^[16]:

1. Zintegrowany taktowy rozkład jazdy,
2. Integracja taryfowa i harmonizacja rozkładów z komunikacją miejską,
3. Podniesienie komfortu podróży przez systematyczną odnowę dworców kolejowych oraz taboru,
4. Promocja wykorzystania kolei w turystyce, zwłaszcza jednodniowej, w połączeniu z pieszymi i rowerowymi wycieczkami,
5. Zaangażowanie samorządów powiatowych i gminnych w działania na rzecz kolei.

Za tworzenie rozkładów jazdy, taryfy i siatki połączeń odpowiada w Niemczech zazwyczaj jeden podmiot, który dysponuje pełnią informacji, co pozwala na optymalne zarządzanie dostępnymi zasobami. Rozbieżne oczekiwania poszczególnych samorządów lokalnych mogą za każdym razem zostać przedyskutowane na wspólnym forum. Wykształcono wiele modeli współpracy metropolitalnej^[17] – od nieformalnego w Monachium po silnie zinstytucjonalizowane związki w Zagłębiu Ruhry czy obszarze metropolitalnym Stuttgartu. Aby skutecznie zarządzać złożonym systemem transportowym, podobne rozwiązania muszą być wypracowane także w polskich obszarach metropolitalnych. Należy je oczywiście dostosować do lokalnego kontekstu politycznego i kultury współpracy. W pewnym stopniu podobnym do ŁOM ośrodkiem

jest metropolia Lipsk-Halle, gdzie otwarcie tunelu średnicowego wpłynęło na znaczący wzrost roli kolei w transporcie metropolitalnym. Transportem zarządza tam „Mitteldeutschen Verkehrsverbund” (MDV) – związek transportowy środkowych Niemiec. MDV jest związkiem mieszanym, w którym 51% udziałów mają jednostki samorządu terytorialnego, a 49% przewoźnicy. Związek koordynuje pracę 20 przewoźników (Rys. 1) oferujących usługi transportu zbiorowego na terenie Metropolii Lipsk-Halle i środkowych Niemiec – 8 linii kolei miejskiej (aglomeracyjnej), 29 linii kolei regionalnej, 33 linie tramwajowe i przeszło 600 linii autobusowych. MDV obejmuje powierzchnię 7,515 km² zamieszkiwaną przez 1,7 mln osób. Do zadań związku należą organizacja i planowanie transportu intermodalnego – siatki połączeń, rozkładów, zarządzanie cenami usług w ramach stref taryfowych i podział środków finansowych, ustalanie standardów technicznych i operacyjnych oraz koordynacja oferty z innymi organizatorami transportu^[18].



Rysunek 9 Struktura i model funkcjonowania związku komunikacyjnego MDV

Źródło: <https://www.mdv.de/ueber-uns/die-organisation/>. [dostęp: 22 maja 2017]

6. Podsumowanie

Tunel średnicowy w Łodzi to inwestycja, która potencjalnie może odmienić system transportowy w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, który przez wiele lat był nieadekwatny do potrzeb przeszło milionowej metropolii. Zmiana ta będzie tym większa, im więcej podmiotów związanych z transportem w ŁOM zaangażuje się we współpracę na rzecz integracji transportu kolejowego z innym transportem zbiorowym. Jeśli ŁKA pozostanie w świadomości kręgów decyzyjnych w ŁOM jedynie przewoźnikiem, inwestycja o wartości ponad 4mld zł (linia średnicowa wraz

z infrastrukturą towarzyszącą + multimodalny węzeł Łódź Fabryczna) pozostanie w świadomości mieszkańców Łodzi i okolicznych ośrodków kosztownym megaprojektem, który niewiele zmienił w ich zachowaniach transportowych.

Bibliografia

[18] Beim M., *Niemieckie doświadczenia w organizacji rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich*, „Regulacja i ochrona konsumentów w sektorze transportu kolejowego - wybrane problemy”, Polska Fundacja Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej Ius Publicum, Warszawa, 2016

[17] Danielewicz, J., Zarządzanie obszarami metropolitalnymi wobec globalnych procesów urbanizacji, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2013

[2] Florczak M., *Aglomeracja i obszar metropolitalny*, „Biała Księga Mobilności”, Warszawa, 2015

[15] Kruszyna M., *Koleje miejskie i regionalne w Polsce*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź, 2018

[5] Massel A. z zespołem, *Łódzki Węzeł Kolejowy – stan obecny i perspektywy rozwoju*, Instytut Kolejnictwa, Warszawa, 2016

[3] Tundys B., *Logistyka miejska. Teoria i praktyka*, Diffin, Warszawa, 2013

[8] *Urząd Transportu Kolejowego, Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce*, Warszawa, 2017

[4] Wyszomirski O., *Transport Miejski: Ekonomia i Organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2010

Źródła internetowe

[1] Bank Danych Lokalnych; Dane krótkookresowe, stat.gov.pl

[6] <https://dzienniklodzki.pl/zawieszenie-kursowania-tramwajow-linii-45-i-46-wladze-lodzi-podroz-tramwajem-zagraza-bezpieczenstwu-pasazerow/ar/12891000>
<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pabianice-jednak-awaryjne-zawieszenie-tramwajow-55204.html> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]

[7] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodzki-tramwaj-podmiejski--system-ktory-nie-miesci-sie-w-prawie-51328.html>
<http://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,23122877,lodzki-tramwaj-metropolitalny-ogloszono-pierwszy-przetarg-na.html>
<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/zgierz-o-krok-blizej-do-remontu-tramwajowego-59797.html> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]

- [9] SIWZ dla przetargu „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu POIiŚ 5.1-15 „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:4178152016:HTML:EN:HTML&tabId=1&tabLang=pl>, http://inforail.pl/prace-przy-budowie-lodzkiego-tunelu-srednicowego-zgodnie-z-planem_more_110261.html [dostęp: 12 grudnia 2018r.]
- [10] <http://iptlodz.org/blog/2015/05/29/czy-kolej-ominie-lodz-od-spodu/> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]
- [11] <https://dzienniklodzki.pl/podpisano-umowe-na-remont-linii-kolejowej-lodz-kaliska-zgierz-to-pierwszy-etap-przebudowy-linii-lodz-kaliska-kutno/ar/13706133> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]
- [12] <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/lka-przez-tunel-srednicowy-jeszcze-czesciej-niz-planowano-85060.html> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]
- [13] <http://iptlodz.org/blog/2011/02/18/o-co-chodzi-w-tunelu-srednicowym/> [dostęp: 12 grudnia 2018r.]
- [14] <https://dzienniklodzki.pl/podpisano-umowe-na-remont-linii-kolejowej-lodz-kaliska-zgierz-to-pierwszy-etap-przebudowy-linii-lodz-kaliska-kutno/ar/13706133> [dostęp: 11 grudnia 2018r.]
- [16] Beim, M. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej metropolii - koleje aglomeracyjne, docplayer.pl/10049999-Kierunki-rozwoju-infrastruktury-transportowej-metropolii-koleje-aglomeracyjne.html, s.7, [dostęp: 28 czerwca 2017r.]

The influence of Łódź city tunnel on the transport system of Łódź Metropolitan Area

Summary:

The Łódź City Tunnel is one of the biggest railway projects in Poland, aiming to resolve problems caused by historical determinants of the Łódź Railway Hub. While the investment itself will change the quality of service significantly, further improvements need to take place in order to fully realize its potential. The aim of this paper is to textualize the gains for the metropolitan area the tunnel brings and underline the institutional barriers that may lead to insufficient improvement of Łódź Metropolitan Area transport system despite major investments. Lack of institutional project coordination and incommensurate coverage in strategies pose a threat to the cohesion of the system. The author suggests that Łódź Metropolitan Area needs a transport authority that would coordinate local public transport, infrastructure management and other important aspects of mobility management. As the tunnel will lower journey times in the metropolitan area significantly, the need for closer ties in management seems to be more important than ever before.

Keywords:

metropolitan railway, łódź metropolitan area, łódź city tunnel